Cena 25 gr

WIATR OD MORZA

MIESIĘCZNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM MORSKIM i ZAMORSKIM ORAZ SPORTOM WODNYM

Rok II. | GDYNIA, w październiku 1933 r. | Nr. 3.

Andrzej Wachowiak.

PROBLEM KOLONJALNY w POLSCE

Razem z hasłem „Frontem do morza", razem z uświadomieniem społeczeństwa o ważności dostępu naszego do morza, zaczął się rozwijać tzw. światopogląd morski, którego zadaniem jest nagięcie i skierowanie woli narodu do służby Ojczyźnie w oparciu o morze. Problem kolonjalny powstał w Polsce jako logiczna konsekwencja wzrostu zamiłowania społeczeństwa do morza i żeglugi, przyczem niewątpliwie nadmiar rąk do pracy i silna emigracja z Polski w pierwszych latach naszej niepodległości powstanie tego problemu przyspieszyła. Szereg instytucji i organizacji zajmuje się od lat studjami i propagandą na rzecz kolonji poskich — niestety nie udało się dotychczas stworzyć konkretnego planu, któryby w czasie dającym się przewidzieć, jakiekolwiek tereny kolonjalne Polsce zapewniał.

Niewątpliwie ma pewne uzasadnienie moralne i materjalne wysuwane przez niektóre organizacje żądanie do udziału Polski w podziale b. kolonji niemieckich, bo zachodnie ziemie polskie jako b. dzielnica pruska, uczestniczyły z przymusu w finansowaniu tych kolonji. Mandaty na temi kolonjami podzielono pomiędzy Anglję i Francję. Niwątpliwie wysuną Niemcy w niedalekiej przyszłośc pretensje o zwrot tych kolonji i wszystko przemawia że Anglja jak i Francja ustąpią choćby z tego względu, że posiadają nadmiar własnych, daleko intratniejszych terenów kolonizacyjnych.

W każdym razie oficjalne zarejestrowanie pretensji Polski, do części tych kolonji w Lidze Narodów stanowiłoby akt, nad którym Liga milcząco do porządku przejść by nie mogła. Można nawet przyjąć za pewnik, że żądanie Polski znalazłoby poparcie niektórych narodów, które jeszcze przed wojną interwenjowały w sprawie okrucieństw niemieckich stosowanych do bezbronnej ludności murzyńskiej.

Pozatem jednak istnieją z pewnością inne jeszcze możliwości kolonizacyjne choćby w drodze układów czy kupna. Zresztą przed paru laty mówiono już o Angoli, której mała Portugalja nie jest zupełnie w stanie należycie administrować i dla której zbyt wielka kolonja stanowi poważne przeciążenie.

Pomijając jednak wyżej podane możliwości, wydaje mi się, że Polska już obecnie ma dane po temu, aby stworzyć zupełnie nowy sposób pracy kolonjalnej w oparciu o liczne osiedla emigracji polskiej osiadłej w rozmaitych krajach Ameryki Południowej. W Brazylji, Argentynie, Paranie i wielu innych republikach południowych mamy tysiące obywateli polskich, pionierów kolonizacji, z którymi kontakt utrzymujemy jedynie przez rzadko rozsiane w tych krajach placówki konsularne. Wyobrażam sobie, że ci obywatele polscy mają tysiące potrzeb, które zaspokoić mogłaby Polska biorąc w zamian od nich ich egzotyczne płody. Początek polskiej pracy kolonjalnej powinien się odbyć stanowczo na tym odcinku, bo będzie to początek bez inwestycyj, bez wielkich kapitałów a zatem bez ryzyka.

Osadnictwo polskie zamorskie jest rozrzucone, bezplanowe a temsamem narażone na wyzysk i po części wystawione na wynarodowienie. Temu mógłby skutecznie przeciwdziałać Instytut Kolonjalny jaki w Polsce koniecznie winien powstać aby zastąpić dotychczasowe organizacje zajmujące się problemem kolonjalnym, których praca jednak nie jest skoordynowana a zatem jest mało skuteczna.

Niemcy mimo utraty kolonji bynajmiej nie przerwali pracy potężnego towarzystwa kolonjalnego, Polska zaś, mimo że własnych kolonji nie posiada, powinna równierz stworzyć takie Towarzystwo Kolonjalne, bo ma za granicami niemniejsze od Niemiec interesy, ze względu na bardzo liczną emigrację.

Sceptycy mogliby postawić pytanie, czy wogóle Polsce potrzeba kolonij. Odpowiedzieć na takie pytanie nietrudno, bo już sam przyrost naturalny ludności w Polsce wskazuje na kolonje, jako

jedyny środek zapobieżenia przeludnieniu. Emigracja Polaków do obcych krajów, jest wybitną materjalną a niemniej moralną stratą dla Polski. Tylko we własnej kolonj i rew i pot pionierów kolonizacyjny. h przyniesie stuprocentowy pożytek Polsce. Inaczej wielką część wysiłku polskiego tracimy na korzyść obcych.

Instytut Kolonjalny w Polsce, oparty o rząd i wszys kie zagraniczne placówki polskie, oparty dalej na świadomości narodu, że dla rozwoju ego konieczne są mu tereny kolonizacyjne, miałby z góry zapewnione powodzenie i praca ego w kilku latach mogłaby doprowadzić do koniecznej konsolidacji polskich wysiłków kolonjalnych.

Marjusz Zaruski.

Z podróży na jachcie „Temida I.”

W lipcu 1932 r. dwa j chty „Temida .“ i „Mohort“, należące do zespołu, który z Gdyni pod mojem kierownictw m wyruszył w podróż do Szwecji, znalazły się u wejściu do Kalmarskiej cieśniny. „Temida I“ pozostawała pod bezpośrednim mojem dowództwem, „Mohort“ — pod dowództwem p. Z. Pankiewicza; trzeci jacht, Junak, pod dowództwem por. Mar. W(j. S. Przybyszewskiego, wyruszył w drogę wcześniej i teraz powinien już był być w Kalmarze.

Załogi wszystkich trzech jachtów składały się z ucz. stników kursu Ośrodka Morskiego Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W. w Gdyni, razem 31 żeglarzy. Był to pierwszy ta(liczny najazd, jak dzisiaj się mówi — rajd — polskich jachtsmanów na wybrzeża Szwecji.

W południowych godzinach dostrzegliśmy wielki słup, wystający z wody — była to latarnia szwedzka Utklippan, która mi, swoją drogą sprawiła niespodziankę: log bowiem „Temidy I” w sposób wręcz bezceremonjalny roztrwonił gdzieś całych 60 mil drogi (przypuszczam jednak, że był on w zmowie z wachtowymi żeglarzami) i wykazywał wyraźnie, że jesteśmy na pełnem morzu. Samotny jednak blok latarni, tkwiący na końcu długiego łańcuchu raf podwodnych, demaskował spiskowców. Wziąłem kurs na północ. Noc tymczasem zapadła. Daleko po prawej burcie zabłysło czerwone światło „Mohorta“. Nie chciałem w nocy zapuszczać się w najeżone licznemi kamieniami podwodnemi i mieliznami cieśniny Kalmar-Sundu, skręciłem więc w stronę wyspy Oeland, oddalonej tu więcej niż na 20 mil od lądu. Od czasu do czasu zamienialiśmy się sygnałami świetlnemi z „Mohortem“, a kiedy latarnia morska Oeland-Södra-Udde przesunęła się nam bliżej prawego trawersu [1]), zrobiliśmy zwrot i żeglowaliśmy znów w kierunku lądu. Morze było niespokojne.

Gdy świt szarą poświatą rozwidnił nieco ciemności,żagli „Mohorta“ nie można było nigdzie dostrzec. Najskrupulatniejsze poszukiwania jego za pomocą lornet, przeprowadzone już za dnia pozostały bez rezultatu. „Mohort“ zniknął zupełnie. Postanowiłem zaczekać na niego w tem przypuszczeniu, że „Mohort“ pozostał za nami i w krótce nadejdzie z południa. Parę godzin spędzonych na krążeniu pomięd y wyspą a lądem nie przyniosły widoku żagli, wynurzających się z za widnokręgu. Ruszyłem tedy z powrotem na południe. I to nadaremnie. Nareszcie zamajaczyły jakieś żagle, ale z przeciwnej wprost strony, na północy. Był to jednak „Mohort“ który, zgubiwszy nas w nocy, teraz wracał w poszukiwaniu „Temidy“.

Po wyjaśnieniu sytuacji ruszyliśmy razem.

Przed wieczorem zbliżyliśmy się do wielkiej mielizny Utgrundet, która w postaci podwodnej tamy legła na poprzek cieśniny. Mielizna, zarówno jak wszystkie inne, oznaczona pływającemi na martwych kotwicach wiechami. Kule i stożki na wiechach wskazują, z której strony należy mieliznę obchodzić. Znów ostrożność kazała mi doczekać się dnia na południe od mielizny.

D uga też noc zeszła nam na krążeniu pomiędzy latarnią Utgrundet a wyspą Oeland. Latarnia na południu Oelandu była nam drogowskazem.

O świcie obeszliśmy mielizny od wschodu i skierowaliśmy się obydwa jachty na północ.

Pogoda jednak zepsuła się tutaj zupełnie· Pierwszego już dnia pobytu na tych wodach morze zaczęło się dąsać, obecnie pogniewało się na świ t boży na dobre. Była to ta sama burza, która w pobliżu wy py Femarn na Bałtyku przewróciła i zatopiła wraz z całą prawie załogą niemiecką szkolną fregatę „Niobe“.

Silny wicher zmusił nas do zwinięcia niektórych żagli i zarefowania [2]) pozostałych.
Posrzępione chmury leciały nisko nad morzem na podobieństwo olbrzymich ptaków, skrzydłami swen i szorujących po wodzie. Raz po raz zniżały się nad masztami „Temidy“ spłaszczone sępie głowy z rozwartemi potwornemi dziobami, któremi ptaki usiłowały chwycić za żagle, zakrzywione szpony zamykały się w kurczowym uścisku. Z chmur tych lały się strugi wody i zasłoniły wszystko: morze, dale ie brzegi i gdzie niegdzie słabo zarysowujące się wiechy.

Z szarugi od czasu do czasu wynurzały się żagielki „Mohorta“, który zaskoczony niepogodą, przyjął tę samą taktykę, co „Temida“ — przetrwania sztormu na ma ym odcinku cieśniny. Na południe zamykały powrót ogromne mielizny Utgrundet, na północy dwie inne mielizny, na wschodzie i na zachodzie dno było usiane podwodnemi kamieniami na przestrzeni od 3 do 5 mil (blisko 10 km) Podejście bliżej do brzegów ze względu na zagłębienie „Temidy I” groziło rozbiciem. Należało trzy-

mać się z dala od brzegów. Cóż, kiedy tych brzegów nie widać było nawet z bliska.

Położenie było trudne i niebezpieczne.

W tych ciasnych miejscach na oko nic nie można było określić; trzeba było polegać wyłącznie na kompasie i zegarku.

Krążyliśmy w ten sposób wzdłuż mielizny Utgrundet, żeglując raz kursem Ost, to znów po zwrocie, kursem West z małem odchyleniem ku północy, obliczonem na dryf (zbaczanie pod wpływem wia ru). Czasem na wschodzie, kiedyśmy płynęli w kierunku Oelandu majaczyły po przez smugi deszczu kominy fabryczne miasteczka Morbylänga, to znów z przeciwnej strony, kontury lasu na kontynencie. Upatrzyłem zarysy pewnej partji tych lasów i w nich miałem kontrolę kompasu: mogłem sprawdzić, czy prąd, idący od północy nie znosi nas na mieliznę. Krótkie lecz strome fale szły długimi szeregami jedna za drugą i z łoskotem uderzała w burty jachtu, który równocześnie całym kadłubem wskakiwał na ich grzbiety i odrazu zapadał się w bruzdę. Chwilami powierzchnia morza marszczyła się od uderzeń wichru, a zerwane piany leciały w powietrzu. Sztorm srożył się nad cieśniną i trzymał nas w zamknięciu.

Wreszcie smugi deszczowe rzednąć poczęły. Ruszyłem niezwłocznie w kierunku Kalmaru, ktory ukazał się na widnokręgu, pozostawiając północne mielizny po lewej burcie i niebawem, wytyczonym gęsto wiechami wąskim farwate em, wchodziliśmy do starego jak Szwecja portu Kalmaru.

W chwilę po „Temidzie“ przybijał do nabrzeża zdrów i cały „Mohort“.

„Junak“ czekał już na nas w Kalmarze.

---

1) „Temida I“ — największy polski jacht — 90 tonn typu dwumasztowy szkuner — ja ht 26 m. długośc pokł. 4,7 m. szer.; 2,6 m. zagłębienia, 250 m² żagla, własność Panstw. Urz. Wych. Fiz. i P. W.; „Mohort“ — 13 tonn, 13 m. dług. pokł., 1,8 m. zagłębienia, 115 m² żagla, własność Ofic. Yacht — Klubu R. P. 2) Trawers — położenie przedmiotu pod kątem 90° do burty. 3) zarefować — zmniejszyć powierzhnię żagli.

„Naród panów“

„Gość w dom, Bóg w dom“, tak myślą słowianie, stosując się do tego święcie.

Mniej uczuciowy człowiek Zachodu bez entuzjazmu lecz z grzecznością człowieka kulturalnego udzieli gościny pod swym dachem nieznanemu podróżnikowi.

Mściwy góral Kaukazu, gdy noc i nawałnica przypadkiem zapędzą do jego domostwa śmiertelnego wroga, któremu śmierć poprzysiągł, sadza go przy stole i posłanie sposobi na którem ten ostatni spać spokojnie może.

Zwyczaje narodów najdzikszych szanować gości nakazują, zemstą bogów strasząc opornych.

Groja.

SZTORM

Nowela nagrodzona I. nagrodą na konkursie „Wiatru od Morza“

Przeraźliwy terkot dzwonków alarmowych, wyrzuca podwachtę i nadwachtę na pokład.

Na mokry pokład wylatujemy, wyrwani z błogiego snu, z ciepłych, suchych hamaków, kołyszących się sennie w takt przechylań się sta ku.

Ciemno, zimno, przeraźliwy wiatr dmucha i znosi na nas mokre wierzchołki fal. Woda przelewa się po pokładzie.

Dzwonki jęczą . . .

Alarm! . . . alarm! . . .

Statek się mocno kiwa, wicher gwiżdże w olinowaniu. Piekelny świst kapitanowego gwizdka zwraca na siebie uwagę, a zaraz potem twarda i prosta komenda: „Na reje, do zwijania żagli.“ Odwachami pniemy się po wyblinkach [1]) na swoje maszty. Wicher zrywa wierzchołki fal i chłoszcze nas zimnemi strugami wody.

Lecimy coraz wyżej.

Statek mocno przechyla się na burty tak, że raz idziemy po wantach, jak po leżącej poziomo drabinie, to znów wisimy plecami nad rozhukanem morzem, trzymając się kurczowo palcami rąk i nóg, ruchomych wyblinek:

Jesteśmy pod salingiem.[2])

Trzeba teraz przeleźć na reję.

Przykra chwila! Zwisamy na rękach, nogami szukając przed sobą mocnego, stałego oparcia przy rei. Pod nami twardy pokład. Powoli rękami przesuwamy się po wantach, prętach, aż znów jesteśmy w pozycji prostej. Łatwa teraz robota zlezienie na pertę[3]). Powoli posuwamy się śliską pertą na nok rei. Usadawiamy się wygodnie i czekamy na resztę. Jak wszyscy się ulokują, to wówczas zaczniemy zwijać.

Statek się kiwa.

Jedziemy razem z nokiem powoli wdół. Pod nami rozszalałe, złośliwo-zielone fale. Tuż, tuż a pochwycą nas w swoje zimne objęcia, lecz zatrzymujemy się i teraz delikatni , lekko, z piorunującą szybkością do góry. Przeciwny nok, gdzieś tam niziutko, blisko fal, a tak daleko od nas. Topy masztów kreślą na niebie pełnem chmur, jakieś niesamowite zygzaki, cyfry, litery. Deszczyk drobniutki siąpie i przenika do środka, przykleja do ciała drelich i wolnym strumykiem wzdłóż krzyża, potem po nogach spływa nadół.

Zaczynamy zwijać. Żagiel wyrywa się z rąk. Namokłe, sztywne płótno, nie chce się łamać. Palce nie mają za co się chwycić. Paznogcie łamią się do krwi, naprózno wyszukując najmniejszego choćby załamania. Pomagamy więc nogami. Palcami nóg bijemy w płachtę, robimy fałdę, którą chwytamy już w ręce.

Fałda gotowa – pod brzuch!

Fałda, pod brzuch.

Wiatr chce wyrwać naszą zdobycz, bije mokrą płachtą po twarzach, nie daje nam tego kawałka

W Europie jednak, mieszka naród, który mianując się narodem panów i stawiając ponad wszystkie inne narody, tego zwyczaju nie uznaje.

A oto fakt: Jacht Yacht Klubu Polski „Halina“ mając załogę w osobach: gen. M. Zaruski, R. Kałuźniacki, St. Janicki i St. Jankowski, dn. 3 września b.r. podczas silnego sztormu mając awarję schronił się do awanportu Piławy. Nie zdołano jeszcze zauważyć jakie są uszkodzenia jachtu gdy przybiła motorówka policyjna „Königsberg 5“ a przybyły na niej starszy urzędnik policyjny po przeprowadzeniu rewizji, pomimo nieznalezienia najmniejszych niedokładności w dokumentach, natychmiast kazał opuścić port. Tłumaczenia kapitana, że jacht jest uszkodzony nie zrobiły najmniejszego wrażenia. Musiała więc załoga przy pomocy motorku i wśród sztormu jako tako pozszywanych żagli, płynąć dwanaście godzin na Hel, dokąd dobiła szczęśliwie.

Nie piętnowalibyśmy tego wypadku, zwalając winę na chama — urzędnika, gdyby przykład powyższy był odosobnionym. Podobnych jednak kwiatków „Kultury“ niemieckiej było już więcej, że choćby wspomnę wypadek jachtu „Jurand“ w r. 1931 w porcie Stolpmünde gdzie aresztowano załogę, zwalniając ją po ściągnięciu kar; i niepuszczenie do portu królewieckiego statku „Ewa“ na którem członkowie Morskiego Instytutu Rybackiego dążyli na zjazd naukowy.

Ciekawy jestem jak się czują po takich wypadkach żeglarze niemieccy, którzy nieraz korzystali i korzystać nadal będą z gościnności portów polskich.

Czas jednak żeby kulturalny Zachód wiedział jaki to w jego gronie znajduje się „Naród Panów“.

E. B.

Gen. Marjusz Zaruski.

Żegluga na jachcie

To nie jest żegluga — to lot!
Jakowaś w zaświaty gonitwa:
To piorun, to wicher, to grzmot —
Szaleńców obłędna modlitwa.

Jacht wznosi się, spada jak młot,
Pnie w bruzdy toń morską jak brzytwa
I w burzy kłębiący się splot,
Szybuje wśród fal jak rybitwa.

Patrz! zniknął pod wodą jak głaz,
Lecz wnet się wynurzył z głębiny,
Roztrącił i rozbił ją w pył...

O bracie! jeżeli choć raz
Nie przeżył podobnej godziny,
Toś nie żył na świecie, lecz gnił!

---

płótna, zrywa berety, znosi je gdzieś tam daleko w morze, rozwichrza włosy, zdawałoby się, że chce je porwać i ponieść w świat.

Lecz nic to nie pomaga.

Niejeden mocniej nogi ustawia na percie, zaciska zęby, mruknie pod nosem jakieś przekleństwo, lecz pracuje.

Robota wolno idzie naprzód. Gdy się pochylamy do przodu, nogi na ruchomej percie uciekają gdzieś do góry. Trzymamy się tylko rei mięśniami brzucha, zwisając głową wdół. A statek pochyla się na boki, kołysze się, wiatr gwiżdże smętną pieśń w stalówkach olinowania i siecze nasze twarze drobnym deszczem. Już płachtę sejzingujemy.[4]) Mocno jest przymocowana do rei. Wiatr już jej nic nie zrobi. Leży sobie spokojnie, nic jej się nie stanie.

Teraz odpoczywamy. Oparliśmy się brzuchami o reję i tak na wpół leżąc, huśtając się na percie, przyglądamy się morzu, falom, statkowi. Jesteśmy na fok-maszcie,[5]) na ober-marsa[6]) rei, tak, że mamy przed sobą cały bak, pod sobą naszych towarzyszy, zwijających unter-mars i foka. Fale idą na statek z przodu, atakują bukszpryt, lecz on jakby w paroksyźmie wściekłości i gniewu, kręci się i wije, podnosi się do góry, a potem opada na nadbiegające i swoim delfiniakiem[7]) druzgoce je, rozcina im grzbiety potworne i pruje je aż do środka. Fala spływa po bokach, zlekka przyskoczy do czerwonego i zielonego światła, przeraża nas swoją trupio-bladozieloną lub krwawą pianą i syczące, pieniąc się i bulgocąc płynie wzdłuż statku, by zanim uspokoić się i rozpłynąć. Nowy gwizd kapitana każe nam złazić i biec do nowej roboty, która na nas czeka.

Złazimy prędko na pokład.

Drelichy mokre. Włosy rozwiane usiłują polecieć z wiatrem, lecz każdemu z nas wystąpiły rumieńce na twarzy, każdemu oczy jakoś dziwnie się świecą. Na ustach pogodny, zwycięski uśmiech. Przez te kilkanaście minut w górze na rejach, walczyliśmy na śmierć i życie i zwyciężyliśmy.

Robota na rejach skończona.

Sztormujemy!

---

1) Wyblinki — linki, któremi są połączone wanty. Tworzą one drabinę, po której włazi się na maszty.

2) Saling — druga platforma przy maszcie, na wysokości około 25 mtr

3) Perta — ruchoma lina stalowa, umocowana pod reją, na której się stoi, przy pracy na rei.

4) Sejzingować — przymocować liną żagiel do rei.

5) Fok-maszt — 1 maszt od dziobu.

6) Obermars — 3 reja od dołu.

7) Delfiniak — sztaba, przez którą przechodzą łańcuchy ciągnące bukszpryt ku dołowi.

Ludgard Krzycki
Kapitan Żeglugi Wielkiej.

Z eskadrą admirała Rożdiestwienskiego na Daleki Wschód

(Pamiętnik z czasów wojny Rosyjsko-Japońskiej).
Przedruk wzbroniony.

Po wyjściu na pełne morze wszystkie statki zajęły oznaczone miejsca, utrzymując się jeden od drugiego w odległości 2 kabli [4]). Torpedowcy idą bardzo blisko transportowców, do których zostały przydzielone. Z nami idzie torpedowiec „Bujnyj“, dowodzony przez lejtenanta Kołomiejcewa. Takie pływanie z eskadrą jest bardzo uciążliwe, gdyż trzeba sie zastosowywać do szybkości statków idących przed i za nami, co chwila zmniejszając lub powiększając szybkość obrotów maszyny, ażeby zawsze być w jednej odległości od statku idącego przodem. Do określenia odległośei używa się węgielnicę le Bella.

9 listopada. Dzień przeszedł bez żadnych wypadków.

Płyniemy z szybkością 10 węzłów [5]).

10 listopada. Pogoda poprawiła się, fala jest mniejsza.

Admirał chcąc zaoszczędzić węgiel na torpedowcach i dać odpocząć ich maszynom, rozkazał transportowcom wziąźć je na hol. Holowanie torpedowców trwało do zmroku, t. j. do godz. 5-tej.

11 listopada. Na redę Port-Saidu przyszliśmy o godz. 2 min. 15 w nocy i stanęliśmy na kotwicy. O godz. 7 rano przybyli piloci i po kolei zaczęli wprowadzać do portu wszystkie okręty. Nasza kolej przyszła o godz. 9. Po wprowadzeniu postawiono nas między pancernikiem „Sisoj Wielikij“ a krążownikiem „Ałmaz“.

12 listopada. O godz. 5 rano na admiralskim pancerniku ukazał się sygnał: „Wchodzić w kanał Suezki“. Pierwsze weszły do kanału torpedowce, majac rozkaz iść z szybkością 10-ciu węzłów, potem poszły: „Ałmaz“, „Sisoj Wielikij“, „Nawarin“, „Zemczug“, „Swietłana“, „Jupiter“, „Kijew“, „Władimir“, „Kitaj“, „Tambow”, „Jarosław”, „Merkury”, „Woronież” i „Ks. Gorczakow”. My weszliśmy do kanału o godz. 8 rano. Idziemy z szybkością 5—$5^1/_2$ węzłów. Tak mała szybkość wyznaczona jest dla dużych statków, gdyż przy większej szybkości powstająca za idącem okrętem fala rozmywa brzegi kanału, który jest tak wązki, że przy spotkaniu się dwóch statków, idących z przeciwległych stron, jeden z nich musi przybijać i przycumowywać się do brzegu. Długość kanału Suezkiego wynosi 86 mil. Brzegi piaszczyste i tylko na sygnałowych stacjach, które znajdują się jedna od drugiej w kilku milach jest trochę palm i daje się zauważyć pewien ruch, ponieważ prawie przy każdej stacji jest prom, na którym przeprawiają się przez kanał karawany arab w z wielbłądami. Wzdłuż zachodniego brzegu kanału biegnie wązkotorowy tor kolejowy, po którym dość często kursują pociągi, łączące Port-Said z Suezem. Z tych pociągów, panie i panowie, którym zapewne było już wiadomem, że kanałem idzie część floty rosyjskiej, udającej się na pola bitwy, gdzie niewiadomo co ją czeka, chustkami, kapeluszami i głosem we wszelkich narzeczach, życzyli nam szczęśliwej podróży. Z poważnych spojzeń i braku najmniejszego uśmiechu na twarzach, co doskonale było widoczne patrząc na nich ze statku przez lornetę, łatwo można było wywnioskować, że ci ludzie tak myślą, jak ja widząc nieraz odchodzące z Odesy na Daleki Wschód pociągi, przeładowane żołnierzami: „Ilu was jedzie a ilu wróci?”

Kanał Suezki dzieli się na trzy części dwoma jeziorami, Na 41 mili od Port-Saidu jest małe jezioro na przestrzeni około 2-ch mil, nad którem jest położona wioska Izmaili. Tu zmieniają się piloci, z których jeden prowadzi statek od Port-Saidu do Izmaili a drugi z Izmaili do Suezu.

Na 66 mili znajduje się duże jezioro, długości 9 mil. W to jezioro weszliśmy o godz. 8 wieczorem i bardzo zdziwiliśmy się, zobaczywszy wszystkie statki, stojące u na kotwicy. Okazało się, że admirał nie chciał w nocy wychodzić z kanału, obawiając się jakiejkolwiek nieprzyjemności ze strony statków, które zebrały się na redzie Suezu podczas naszego przechodzenia kanałem. Ponieważ w związku z naszem przejściem nikogo do kanału nie wpuszczano, należało więc przypuszczać, że zebrało się tam bardzo dużo statków. Gdyby więc na którems z nich urządzili coś nam ubliżającego, to mogłoby pociągnąć za sobą smutne następstwa.

13 listopada. Z jeziora ruszyliśmy dalej o godz. 5 rano. O godz. 9 wyszliśmy z kanału na rede Suezu, gdzie faktycznie stała na kotwicy ogromna ilość okrętów handlowych.

Po wyjściu z kanału wszystkie transportowce poszły w jednej kolumnie, mając na czele admirała na pancerniku „Sisoj Wielikij” a w ariergardzie pancernik „Nawarin”. Transportowiec „Ks. Gorczakow”, który nie mógł rozwinąć większej szybkości ponad 9 węzłów a tem samem wstrzymywał całą eskadrę, admirał wysłał samodzielnie na Madagaskar.

Krążowniki i torpedowce z rozkazu admirała poszły naprzód, patrolować okolice, gdyż rozeszła się wiadomość, że na morzu Czerwonem krąży 6 japońskich krążowników i 20 torpedowców O g. 11 w nocy wrócił krążownik „Swietłana” i 5 torpedowców, krążownik zaś ”Zemczug” i 2 torpedowce do rana szły daleko na przodzie, oświetlając reflektorami wodę i opatrując uważnie, czy gdzie niema pływających min.

14 listopada. Spotykane okręty, których idzie w kierunku Suezu bardzo dużo a które starają się przechodzić od nas jak najdalej, w dzień banderą salutują admirała.

15 listopada. O godz. 9 rano minęliśmy dwie maleńkie wysepki „T-wa Brothers”.

Morze Czerwone daje się odczuwać. Gorąco zaczyna dokuczać. Temperatura w cieniu dochodzi

do + 30° R., a woda morska ma + 26° R. W dodatku sprzyjający wiatr wstrzymuje uchylanie się dymu wychodzącego z okrętowego komina, wskutek czego sadza zamiast opadać do wody, pada na pokład, osiadając na wszystkich przedmiotach jak również na spotniałych od gorąca twarzach ludzi, którzy pomimo tego, że myją się i kąpią, często chodzą czarni jak kominiarze. Przy takich warunkach pływanie jest ciężkie — wycieńczające.

O godz. 12 w nocy weszliśmy w zwrotnik Raka, przechodząc 23° 27½' północnej szerokości. Od Odesy zrobiliśmy już 2147 mil, do portu zaś na Madagarskarze do którego się kierujemy, a położonego pod 13° szerokości południowej, zostało 2236 mil.

16 listopada. O godz. 10 rano na admiralskim pancern ku został podniesiony sygnał: „ ransportowce przygot wać się do ładowania węgla na torpedowce". O godz. 2,30 po połud iu do naszej prawej burty podszedł torpedowiec „Bujnyj" i nie zważając na dość dużą fa ę, która co ch ila to odnosiła to zbli ała go do statku, udało się nam, nie stając na kotwicy, do g. 5-tej załadować 40 t. węgla i kilkadziesiąt pudó v innych materjałów.

Morze wskutek silnego wiatru jest wzburzone. Niebo czarne jak smoła bez na mniejszej chmurki w nocy zasiane było miljonami gwiazd, których mieszkańcy północy nigdy nie mają możności ogląd ć.

17 listopada. Warunki trochę się polepszyły, gdyż wiatr ze sprzyjającego, wykręcił się nam na spotkanie, wskutek czego zmienia się po ietrze i chociaż temperatura została ta sama, oddycha się swobodniej. Od sadzy jednak nie wyb wiliśmy się, bo chociaż dym i sadzę z naszego komina wiatr unosi w stronę, to znów sadza z komina idącego przed nami w odległości 200 sążni statku „Kijew" trafia do nas zapruszając ocz, w czasie określania przestrzeni pryzmatem Bell'a; znalazł się jednak na to sposób w postaci przydymionych okularów, któr jednocześnie zabezpieczały od rażących promieni trop kalnego słońca.

19 listopada. O godz. 6 po poł. przeszliśmy cieśninę Bab-el-Mundeb i znajdującą się po środku jej wyspę Perim, wychodząc z morza Czerwonego do zatoki Adeńskiej. Po przejściu wyspy Perim z rozkazu admirała zaczęliśmy holować torpedowce idąc po 5 mil na godzinę z wyrachowaniem, ażeby ze świtem przyjść do p rtu Dżibuti, do którego od Perim'u z stało 70 mil. Przeszliśmy więc szczęś iwie morze Czerwone nie widząc Japończyków; wiadomości więc o nich były najzwyczajniejszą bajką.

20 listop da. Do Dżibuti przyszliśmy i stanęli na kotwicy o godz. 7 z rana. W porcie są tylko rafy, korale i piasek. Mi sto, a właściwie osada znajduje się daleko od brzegu. Widać więcej wi lbłądów niż półnagich Somalijczyków. Gorąco okropnie.

23 listopada. Dzisiaj zaszedł do Dżibuti idący z Europy francuski statek pocztowy, przywożąc gazety, z których zaczęły się szerzyć różne wiadomości, a między innemi wieść, że admirał Togo wysłał niewiadomą ilość statków wojennych z rozkazem stoczenia bitwy z idącą ku Madagaskarowi częścią eskadry, ażeby nie dopuścić jej do połączenia z główną si ą admirała Rożdiestwienskiego. Myślę, że to taka s ma bajka jak o krążownikach i torpedowcach japońskich na morzu Czerwonym.

26 listopada. Torpedowiec „Bujnyj" został wyznaczony na dzisiejszy dzień i noc na dyżur przy wejściu do portu. Chcąc wypróbować jakie wrażenie sprawia jazda na tak małym, wązkim i nizko nad wodą osadzonym statku a jednocześnie szybkim (28—30 węzłów), poprosiłem lejt nanta Kołomiejcew o wzięcie mnie na torpedowiec. Zaproszony, przejechałem łodzią na „Bujnyj", który o g. 8 z rana wyszedłszy z portu i zluzował torpedowca mającego słu bę.

Zaczęliśmy pełną szybkością przebiegać we wszystkich kierunka h, bacząc pilnie czy niema gdzie, za znajdującemi się tu maleńkiemi wysepkami, jakich łodzi, któreby pod pretekstem łowienia ryb mogły na drodze wyjścia statków z portu nast wiać dennych min. Nie zauważywszy nic podejrzanego, pod wieczorem stanęliśmy na kotwicy prz koralowej wysepce, na którą wszyscy oficerowie i załoga, oprócz mających służbę, przejechali szalupami, ażeby użyć orzeźwiającej kąpieli w przedziwnie czystej wodzie z twardym drobno-piaszczystem dnem. Kąpać można było się tylko na płytkiem miejscu, nie zap szczając na głęb ę, gdyż to było niebezpieczne ze względu na rekiny, których tu jest masa a które nie podpływają do płytkich miejsc bojąc się „osiąść na mieliźnie".

Po kąpieli spacerowaliśmy po wybrzeżu, przypatrując się różnego gatunku rybom, pływającym na niewielkiej głębokości i zbieraliśmy korale i muszle. Na samym wybrzeżu leżała ogromnej wielkości i cięża u mus la, która mogłaby śmiało służyć za miednicę do umywania względnie wanienkę dla dziecka. Po powrocie na torpedowiec i o iedzie oglądałem torpedy i wyrzutnie torpedowe, których działanie objaśniał mi jeden z oficerów. W nocy od czasu do c asu oświetlano ho yzont i powierzchnię wody, nic jednak nie zauważywsz .

Wycieczka ta zostawiła bardzo przyjemne wrażenie, za co jestem wdzięczny kapitanowi i oficerom torpedowca.

(C. d. n.).

4) Kabel, dziesiąta część mili morskiej. Mila morska — 1854 m.

5) W dawnych czasach żeglarstwa, gdy jeszcze nie znano logów mechanicznych (przyrządów mierzących szybkość o ętu), stosowano spo ób praktyczny, mianowicie wiązano węzły na linie i po wrzuceniu jej do wody liczono ile liny wyszło poza rufę statku, taką przestrzeń przebył okręt.
Ponieważ niemożliwoś ią f zyczną było wiązać węzły na 1 nie co mila, podzielono tą ostatnią na 120 części, wzięto też pod uwagę przy obliczeniach 120 część godziny. Ile więc węzłów wyszło poza rufę w 30 sekundach, tyle mil przepłynął okręt w ciągu godziny. Błędnem jest określanie szybkości statku w węzłach na godzinę.

Z GDYNI

Na harcerskim statku „Rybitwa" wydano w sezonie letnim 1171 noclegów.

Wycieczki morskie pod polską banderą stają się u nas z każdem rokiem popularniejsze. wskazuje to też na to że z narodu lądowego, stajemy się narodem morskim. Wzrost wycieczek morskich był następujący: w r. 1930 1 wycieczka - 475 turystów, 1931 r. 2 wyc. - 1050 tur., 1932 r. 5 wyc. - 2895 tur., 1933r. 12 wyc. - 5804 tur.

Obrót portu gdyńskiego stale wzrasta pomimo zastoju w handlu światowym. W m-cu sierpniu b. r. zawinęło do Gdyni 398 statków, łącznej pojemności 333.334 tonn, w tym samym miesiącu roku ubiegłego weszło 324 statków, pojemności 255.876 tonn. Od początku r. b. do 1 go września weszło 2778 st. pojemn. 2.139.265 tonn. W tym okresie roku ubiegłego 2167 st. pojemn. 1.721.625 tonn.

Statki 19 państw odwiedziły Gdynię w m-cu sierpniu mianowicie: Polski, W.M.Gdańska, Anglji, Boliwji, Czechosłowacji, Danji, Estonji, Finlandji, Francji, Grecji, Hiszpanji, Holandji, Litwy, Łotwy Niemiec, Norwegji, St. Zjednoczonych, Szwecji' Włoch.

Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe S.A. w Gdyni zamówiło w stoczni Swan Hunter Wigliam Richarellau w New-Costle an Tyne, statek przeznaczony dla sinji regularnej Gdynia-Londyn, Hull. Statek zostanie wykończony w marcu 1934 r., będzie posiadał: nośność 2000 t. D.W., maszyny 1500 H.P.

Węgierska delegacja gospodarcza, na czele z min. rolnictwa p. Kallay, bawiła w Gdyni dn. 3 września. Na konferencji omawiano możliwości tranzytu węgierskiego przez Gdynię. Węgrzy z entuzjazmem wyrażali się o pracy włożonej przez Naród i Państwo Polskie w budowę portu gdyńskiego, twierdząc że Gdynia przestała już być portem wyłącznie Polskim, stając się portem państw środkowej Europy.

Dwa nowe magazyny zaczęto budować w porcie przy nabrzeżu Francuskiem. Magazyn tow. „Warta" 3000 m^2 powierchni i magazyn organizującej się spółki akc. „Aukcje owocowe w Gdyni" 4000 m^2. Front obu magzynów będzie wynosić 200 m.

Transport śledzi przez port Gdyński, zapoczątkowany w roku ubiegłym, stale się zwiększa. Do 1 września przybyło 34 statki przywożąc około 26000 beczek całych i 13000 połówek. Prawdopodobnie do końca b.r. połowa wwożonych do Polski śledzi będzie szła przez Gdynię.

Jacht harcerskiego hufca Morskiego »Carmen«, skradziony dnia 18 września został zatrzymany przez policję niemiecką w Stolpmünde dzięki depeszom gończym. „Bahaterzy" płynęli pod banderą niemiecką i flagą hitlerowską. Obecnie „Carmen" znajduje się w Gdyni, przyprowadzony przez załogę harcerską.

S/S Polonja odeszła dn. 2 września do Konstancy zabierając na pokład 550 turystów. Będzie ona utrzymywać komunikację: Konstanca-porty palestyńskie Jaffa i Haifa, ułatwiając tem przejazd polskim żydom do Palestyny.

WYDAWNICTWA

Inż. Juljan Ginsbert — „Prawda Morska"

Autor tego dziełka, znany ze swych prac z dziedziny morskiej, przedstawia nam, polakom, powoli bardzo wyrabiającym u siebie światopogląd morski, dwa przykłady historyczne. Mianowicie dzieje marynarek niemieckiej i rosyjskiej.

W Niemczech zrobiono dużo, gdyż od r. 1848, w którym Niemcy floty nie posiadały, pomimo rewolucji i walk wewnętrznych, zawdzięczając silnej woli jednostek rozumiejących korzyści płynące z panowania na morzach, doprowadzono przed Wojną Światową do silnej floty i licznych kolonji a w czasie wojny zmierzono się z potęgą morską Anglją prawie że zwyciężając tę ostatnią w bitwie Jutlandzkiej — największej bitwie morskiej świata.

Drugi nasz sąsiad nie umiał wziąść się należycie do stworzenia floty odpowiadającej kolosowi zajmującej szóstą część lądów. Nie rozumiano tam znaczenia morza i dlatego lekcewarzona Japonja niszczy przestarzałą flotę rosyjską a w czasie wielkiej wojny flota liczona według ilości bagnetów zostaje zakorkowana na Bałtyku i morzu Czarnem.

E. B.

Władysław Gindrich — „Polska a Morze"

Nakł. tyg. „Polska Gospodarcza".

Trudno jest dać recenzję w krótkiej notatce bibliograficznej o encyklopedji. Omawiane dzieło jest nią poniekąd, gdyż obrazuje całokształt pracy polskiej na morzach i za morzami od początku historji naszej a kończąc na opisie rezultatów pracy na morzu Polski Odrodzonej.

„Nie da się wyodrębnić owoców pracy na morzu od pracy na roli. Nie można wygrać wojny ne lądzie przegrywając na morzu. Nie można być wolnym na szlakach powietrznych a związanym i ograniczonym na szlakach morskich. Wolność jest jedna i powaga państwa, narodu i wodzów jego jest jedna i niepodzielna.

Dlatego więc napisano tą książkę, aby dawała ona również świadectwo prawdzie i aby rozwijała myśl polską — państwową i oświecała młode pokolenie, które niedługo ma stanąć w szeregach pracujących." Mówi w przedmowie J. Kożuchowski b. prezes L. Morskiej i Kolonjalnej. A dalej pisze: „Oddając młodemu czytelnikowi tą książkę, składam mu razem z Autorem i wydawnictwem życzenia, aby związała go z morzem polskiem tysiącznemi, nierozerwalnemi nigdy węzłami."

E. B.

OD REDAKCJI

Odzywamy się po dość dużej przerwie, krótko mówiąc denerwującej tak czytelników jak i redakcję.

Milczenie nasze spowodowane zostało wpływem t. zw. obecnie pospolicie kryzysu, każdy więc zrozumie co to słowo oznacza.

Postanowiliśmy jednak walczyć z temi zda się nieprzezwyciężonemi trudnościami. Otuchy i siły w tej walce dodawała nam chęć gorąca służenia całem sercem idei Polski Morskiej i Zamorskiej i świadomość że z nami do tego dąży już spory zastęp prenumeratorów i czytelników, których opuścić nie mieliśmy prawa.

Opierając obecnie wydawnictwo na pewnych podstawach materjalnych, chętnie zabieramy się do pracy, zapraszając do pomocy wszystkich bez wyjątku czytelników, którzy w najrozmaitszy sposób jak: nadsyłanie artykułów, wycinków z pism, tłumaczeń z prasy zagranicznej, adresów ludzi interesujących się ideą morską i kolonjalną i rad, mogą nam wydatnie pomóc i stworzyć „Wiatr od morza” pismem swoim.

Wynik konkursu na nowele.

Ogłoszony w nr. 1. „Wiatru od morza‘ konkurs na nowelę morską, wywołał żywe zainteresowanie i został bogato obesłany.

Wynik jest następujący:

I. nagr. uzyskał „Groja“ za nowelę p.t. „Sztorm“.

II. nagr. „L. K.“ za nowelę „Przywiązanie młodego słonia“.

III. nagr. ‚Jack Skysailor“ za nowelę „Na afrykańskiem wybrzeżu“.

Poczynając od obecnego numeru, wszystkie nagrodzone nowele będą drukowane w „Wietrze od morza“

Ofiarujcie odsetki z pożyczki narodowej na flotę wojenną

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Gdynia, ul. Ant. Abrahama nr. 17 — Telefon 13-67 — P. K. O. Nr. 142.073.
REDAKTOR: Edward Baranowski. WYDAWCA: Drukarnia Popularna St. Jagielski w Gdyni.

PRENUMERATA: rocznie 2.50 zł, półrocznie 1.30 zł, kwartalnie 70 gr. Zagranicą o 50% drożej.

OGŁOSZENIA: Strona — 100 zł, 1/2 — 50 zł, 1/4 — 25 zł, 1/8 — 14 zł, 1/16 — 7 zł. Ogłoszenia drobne po 15 gr. od słowa.
W tekście o 50% drożej, na 1-ej i 2-ej stronie o 100% drożej.

Czcionkami i drukiem „Drukarni Popularnej“ St. Jagielski w Gdyni.